

FOCUS

Terugblik op de webinar van Brussel Mobiliteit rond de Mobility Hubs

FOCUS

Vianova: een instrument voor het bundelen van digitale gegevens over gedeelde (micro)mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

ACTUALITEIT

Eurocities-conferentie in Brussel

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID

DOSSIER FOCUS : MAAS: MOBILITY AS A SERVICE



DRIEMAANDELIJKS NR. 64



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DRIEMAANDELIJKS Nr. 64

DIRECTIE :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:
Sophie Van Den Berghe, Nina Ramos,
Jean-Michel Reniers, Delphine Bauchau

REDACTIE :
B. Vercauteren, J. Gilsoul, M. Benachem,
M. Lefrancq, N. Ramos, R. Pongi Nyuba

VERTALING:
Patrice Van Laethem

COVER FOTO :
© Shutterstock

Deze publicatie is het resultaat van
de tussen het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest en de Vereniging van de Stad
en de Gemeenten van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest (VSGB)

BRULOCALIS, VERENIGING VAN DE STAD
EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel
Tel 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels
www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT

Sint-Lazarusplein, 2
1210 Sint-Joost-ten-Node

Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

TERUGBLIK OP HET WEBINAR "MOBILITEITSHUBS TE BRUSSEL" 4

FOCUS

VIANOVA: EEN DIGITALE TOOL VERZAMELT DATA OVER GEDEELDE
(MICRO)MOBILITEIT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST..... 8

ACTUALITÉS

EEN EUROCITIES-CONFERENTIE IN BRUSSEL.....10

SOUS LA LOUPE

WAT ZIJN DE UITDAGINGEN OP HET VLAK VAN TELEWERK
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST?13

LU POUR VOUS

VROUWEN EN VERVOER STUDIE VOOR DE FEMM-COMMISSIE.....15

EDITORIAAL

IN DIT ZOMERNUMMER VAN DE GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID KOMT U MEER TE WETEN OVER 'MOBILITY AS A SERVICE', KORTWEG MAAS.

'MaaS?', denkt u nu wellicht. Neen, we hebben het hier niet over een welbepaald Belgisch hopdrankje, en ook niet over de rivier die door ons land stroomt... MaaS is een nieuwe manier om mobiliteit te benaderen. Niet meer op basis van het vervoermiddel en de daaraan gekoppelde infrastructuur maar als een dienst op basis van een reeks voorstellen voor de gebruikers om zich te verplaatsen. Om van punt A naar punt B te gaan, denkt men niet meer gewoon in termen van auto, fiets of openbaar vervoer maar wordt er een route met een combinatie van verschillende vervoerswijzen aangeboden met het oog op een efficiëntere verplaatsing. Tegenwoordig denkt men dus in termen van intermodaliteit en een efficiënt vervoersaanbod op maat. De stad verandert, de mobiliteitsoperatoren passen zich aan deze nieuwe mogelijkheden aan en zo evolueert het denkkader op het vlak van mobiliteit.

In de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid bespreken we deze kwesties in twee artikels. In het ene artikel brengen we verslag uit over de webinar die het Gewest organiseerde rond de 'mobiliteitshubs', in het andere vertellen we u meer over Vianova, een instrument voor het beheer van micromobiliteitsgegevens.

Daarnaast gaan we in dit nummer ook dieper in op de gevolgen van telewerk voor de mobiliteit in Brussel. Hiervoor baseren we ons op een onderzoek dat perspective.brussels hierover heeft uitgevoerd. In nog een ander artikel bespreken we de Europese ambities om het probleem van de genderdiscriminatie in de mobiliteitssector aan te pakken.

Tot slot brengen we verslag uit over de Eurocities-bijeenkomst van afgelopen april in Brussel (Eurocities is een Europees netwerk bestaande uit meer dan 200 steden voor het uitwisselen van ervaring en inspiratie, nvdr). De deelnemers kwamen vooral uit Duitsland, Nederland en Tsjechië en konden tijdens verschillende workshops en bezoeken ter plaatse kennismaken met de projecten die momenteel ter studie liggen voor de Brusselse stadsrand.

We hopen alvast dat deze artikels u zullen inspireren en als leidraad zullen dienen bij het vormgeven van de mobiliteit van morgen ... en we wensen u uiteraard een prachtige zomer toe.

Veel leesplezier!

De redactie

> Bram Vercauteren, Attaché, Voogdij & Mobiliteitsdiensten – Directie Organiserende overheid van de mobiliteit en
Martin Lefrancq, Attaché – new mobility policy advisor, Voogdij & Mobiliteitsdiensten – Directie Organiserende overheid van de mobiliteit

TERUGBLIK OP HET WEBINAR “MOBILITEITSHUBS TE BRUSSEL”

Op vrijdag 11 maart organiseerde Brussel Mobiliteit in samenwerking met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) een webinar over Mobiliteitshubs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er waren meerdere sprekers en er waren ook verschillende vertegenwoordigers uitgenodigd (zie kader). Daarnaast waren ook alle instanties van de GMC aanwezig, evenals verschillende experts.

SPREKERS:

- Brussel Mobiliteit: Philippe Barette, Martin Lefrancq en Bram Vercauteren
- Mpact asbl: Angelo Meuleman en Jelten Baguet
- Bouwmeester Maître Architecte (BMA): Elsa Marchal
- MIVB: Joke Beel

Met de medewerking van: Autodelen.net, de Gezinsbond, het Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB), perspective.brussels, het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA), de NMBS, parking.brussels, Brussel Preventie en Veiligheid (BPV), het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), de vereniging Tous à Pied, de Conferentie van Burgemeesters, de VZW Walk.Brussels, het Bureau voor Infrastructuur en Logistiek in Brussel, BRAL, Brulocalis, de TEC, de Vrije Universiteit Brussel, Leefmilieu Brussel, en De Lijn.

Philippe Barette, Directeur Organiserende Overheid van de Mobiliteit, had het in zijn presentatie over drie belangrijke pistes die geleid hebben tot het prille begin van Mobility Hubs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Eerst haalde hij de conclusies aan van de burgerresolutie Make your Brussels – Mobility. Dit was het resultaat van het werk van een burgerpanel van 40 Brusselse burgers in het najaar van 2017. Zij kwamen daarbij tot concrete aanbevelingen om de mobiliteit in Brussel te verbeteren.

In het kader van “Good Service” van Good Move wordt actiepunt C.11 specifiek vermeld. Daarin wordt opnieuw opgeroepen tot versterking van diensten op het vlak van gedeelde mobiliteit. Actiepunten C.8 en C.2 sluiten hier ook nauw bij aan: stations en overstapknopen inrichten, en geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit opzetten. Als we met deze 3 actiepunten rekening zouden houden, dan komen we al redelijk goed in de buurt bij wat een Mobility Hub binnen Good Move zou kunnen betekenen.

Concreet voorziet het Europese plan “Recovery and Resilience Facility 2022-2024” een budget van 1 miljoen euro voor de inrichting van een twintigtal Mobility Hubs, voor de uitwerking van een ontwerptaal, voor de opmaak van richtlijnen, en voor de creatie van tools. Daarnaast is er ook

ruimte om na te denken over de implementatie van een netwerk Mobility hubs in de publieke ruimte. Dit budget geeft ons de mogelijkheid om al een aantal belangrijke maatregelen te nemen voordat we het netwerk Mobility Hubs effectief gaan ontwikkelen. We zullen dus geen vertragingen oplopen omwille van te beperkte financiële middelen.

Deze drie pistes bieden zeker antwoorden op enkele vragen die we nu al hebben, maar ze roepen ook nieuwe vragen op... Wat hebben we al gedaan en hoe zetten we dit verder? Wat zijn de doelstellingen en doelgroepen? Wie zijn onze (belangrijkste) partners en wat is er haalbaar qua uitwerking?

Bram Vercauteren van Brussel Mobiliteit had het over de voorlopige ambities en definities van dit project. Die ambities sluiten zeer sterk aan bij andere lopende dossiers binnen Good Move. Daarna analyseerde hij de definitie van Mobility Hubs die BM heeft uitgewerkt aan de hand van drie belangrijke elementen: herkenbaarheid in de openbare ruimte, een breed aanbod aan deeldiensten en het bieden van oplossingen voor specifieke (lokale) noden van gebruikers. Belangrijk hierbij is dat de Mobility Hubs getoetst worden op het vlak van toegankelijkheid/nabijheid. De diversiteit van de aangeboden diensten binnen een netwerk van Mobility Hubs wordt ook besproken. Immers, ook diensten die we niet traditioneel linken aan mobiliteit kunnen – indien hier

lokaal nood aan is – bijdragen aan het verlichten van de mobiliteitsdruk van een buurt. Naar analogie met het Vlaamse systeem dat focust op netwerk en nabijheid bij de ontwikkeling van Mobipunten/ Hoppinpunten¹, is het duidelijk dat er ook hier een structuur voor moet worden uitgedacht. Hij sluit af met een oproep tot samenwerking en communicatie en oppert de vraag of er in Brussel, net zoals reeds gebeurde voor het metronetwerk en het S-netwerk, ook een pictogram kan uitgedacht worden voor Mobility Hubs. Zo kan er ook op non-verbale manier met de gebruikers gecommuniceerd worden over de boodschap, het aanbod en de verwachtingen van Mobility Hubs.

Angelo Meuleman heeft de structuur en ambities van de vzw M'pact in België toegelicht. Hij had het daarbij specifiek over de rol die deelmobiliteit speelt bij de grotere ambitie om Belgen ertoe te brengen meer duurzame mobiliteitsgewoontes aan te nemen en de leefbaarheid in de steden te vergroten. Hij besprak de grote impact op het vlak van modal shift die initiatieven zoals Cambio nu al hebben op onze mobiliteitsgewoontes, hetgeen maakt dat aanbieders van openbaar vervoer in België dergelijke initiatieven steeds meer stimuleren. Sinds 2017 wordt promotie gemaakt over het systeem met Mobipunten met de bedoeling gebruikers een haalbaar alternatief voor de wagen aan te bieden. Daarom werkt M'pact voor Brussels samen met o.a. de Vrije Universiteit Brussel in het kader van het project SmartHubs². Een classificatie van verschillende typologieën, gebaseerd op buitenlandse voorbeelden, werd alvast uitgewerkt met aandacht voor de integratie van reeds bestaande openbaarvervoerinfrastructuren (cf. UITP³) en meer specifieke hubs ("key destinations", P+R enz.). Deze classificatie maakt ook duidelijk welke partners aan tafel uitgenodigd moeten worden, en het initiatief of het beheer op zich zouden moeten nemen. Belangrijk hier is dat deze elementen het de gebruiker niet moeilijk maken, maar dat zij nuttig en duidelijk blijven. Een groot aantal voorbeelden van dergelijke hubs in buitenlandse grootsteden wordt aangehaald.

Elsa Marchal kwam de missie toelichten van het team van de Brusselse bouwmeester die eruit bestaat de algemene kwaliteit van de ruimtelijke ontwikkeling in het gewest te stimuleren. Zij worden al heel vroeg in het verhaal betrokken om vooral vanuit ruimtelijk oogpunt advies te geven over een correcte integratie van de hubs. Drie belangrijke elementen worden toegelicht: de toegankelijkheid (zowel van de hubs als van hun ligging) in het kader van de bestaande context, de leesbaarheid en duidelijkheid van dergelijke infrastructuren in de openbare ruimte, en hun integratie in nieuwe projecten op vlak van ruimtelijke ordening. Daarnaast moet er ook aandacht gaan naar het gamma aangeboden diensten in functie van hun interconnectiviteit. Dankzij het werk van het BMA-team zou een dergelijke aanpak ook vaker kunnen

terugkomen in ontwerpwedstrijden en raadgevend werk op het vlak van ontwerp. Het is duidelijk dat de wil er is om dit traject, dat de verdere ontwikkeling van een duurzaam ingerichte publieke ruimte in de Brusselse context mee wil uitwerken, van heel nabij te volgen.

Joke Beel van de MIVB had het tijdens haar presentatie over de ervaring van Brussel met Mobility Hubs. Zij beschouwen dit al lang als een specifiek luik van het grotere MaaS-verhaal (*Mobility as a Service*). In dat kader hebben zij alvast een eerste tijdelijke hub ingericht aan het station Albert gedurende de werken aan Metrolijn 3. Haar presentatie lag in de lijn van de andere presentaties: de nadruk moet liggen op ondersteuning van bestaande vervoerswijzen en -infrastructuur. Daarnaast is het van belang verder na te denken over de indeling van de verschillende soorten infrastructuur binnen de hubs. Om een goede interconnectie met andere regio's mogelijk te maken, zal de interne structuur van de MaaS-toepassing bovendien beter moeten worden afgestemd op deze infrastructuur en de classificatie ervan. De MIVB heeft al veel werk verricht rond data-inzameling om tot haar twee POCS (Roodebeek en Flagey) te komen. En het is mogelijk om op basis hiervan de ontwikkeling van de Mobility Hubs verder te zetten. De data kan ook op andere vlakken toegepast worden: realtime routebegeleiding, advertenties met reistijden naar bekende locaties in het Gewest, enz. Ook werden we bij de kleinschalige uitwerking van de hub Albert al geconfronteerd met enkele minder aangename zaken (zoals problemen met graffiti, met vergunningen, private eigenaars, enz.). Bij een al te theoretische aanpak bestaat het risico dat we deze zaken uit het oog verliezen.

In het tweede deel van het webinar konden de deelnemers en sprekers in digitale meetingrooms debatteren over 3 centrale vragen van het project en de Brusselse visie op Mobility Hubs:

Vraag 1: Wat zijn de sterkte en zwakte punten van de Brusselse intermodaliteit?

Het politieke klimaat in het Gewest en vooral Good Move werden allereerst genoemd als grote sterke punt. De doelstellingen van Good Move zijn voor de mobiliteitssector en voor iedereen die met intermodaliteit bezig is, voldoende ambitieus. Ze zijn begrijpelijk en noodzakelijk voor een duurzame mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook de bestaande infrastructuur op het vlak van "gedeelde" mobiliteit wordt genoemd als sterke punt. Met name het netwerk van de MIVB maakt het de gebruikers mogelijk om lange trajecten af te leggen. We moeten dit dan ook blijven ondersteunen, net zoals we ook de infrastructuur voor autodelen moeten ondersteunen. Dit kan de Mobility Hubs alleen maar ten goede komen. De buurten, de dichtheid, de bebouwing, enz.

1. <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid-en-de-mobiliteitsswitch/combinabiliteit/hoppinpunten>

2. <https://smarthubs.eu/>

3. UITP: International Association of Public Transport (<https://www.uitp.org/about/>).



© Mobipunt vzw

> Een mobipunt

zijn voldoende divers om de overstap van een vervoerswijze naar de andere mogelijk te maken (zeker in vergelijking met kleinere steden).

Enkele deelnemers gaven ook enkele zwakke punten aan: weinig overleg en communicatie tussen de verschillende vervoersoperatoren en hun lopende projecten. Wanneer bijvoorbeeld een tramhalte wordt aangelegd of hernieuwd, wordt nog te weinig bekeken welke andere infrastructuur in de buurt hierbij betrokken of gebruikt kan worden. Er zijn al veel diensten en er is al veel infrastructuur, vaak vlakbij elkaar, maar zonder communicatie of efficiëntie kunnen we nog niet van een hub spreken. Het gebrek aan interactie veroorzaakt vaak problemen wanneer er van de ene naar de andere vervoerswijze wordt overgestapt, en het gevolg hiervan is dat de gebruiker het overzicht verliest. De groep noemt ook het gebrek aan coherentie over het gehele Belgische grondgebied als zwak punt. Er zou maar één signalisatie en grafische vormgeving mogen zijn voor de communicatie. Het feit dat er nog te veel individuele wagens rondrijden, beperkt het Gewest ook in haar verdere ontwikkeling op het vlak van intermodaliteit. Men moet nog te vaak te grote delen van de publieke ruimte reserveren voor parking. Ook het feit dat de andere gewesten (nog) niet zo hard inzetten op het weren van de auto

uit stedelijke zones wordt gevoeld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Reizigers die van buiten het Gewest komen, gaan er nog te vaak van uit dat de personenwagen de geschikte vervoerswijze is om hen helemaal tot op hun bestemming te brengen.

Er liggen dus vooral kansen wanneer we het totale aanbod kunnen versterken. De operatoren kunnen op die manier meer onderling samenwerken, elkaars infrastructuur versterken en efficiënter gebruiken. Hier kan Brussel Mobiliteit (BM) een duidelijke rol spelen met Mobility Hubs. Zij moeten de link zijn tussen de verschillende actoren, en ervoor zorgen dat ze met elkaar rond de tafel gaan zitten. Er moet systematisch gewerkt worden aan de voedingsbodem voor open communicatie en gezond debat tussen de verschillende spelers. Hierbij moeten ook digitale tools ingeschakeld worden: MaaS en andere digitale communicatiemiddelen moeten de meerwaarde van intermodaliteit beter uitleggen aan de gebruiker. Ze moeten alternatieven aanreiken en alle opties zo toegankelijk mogelijk maken. En dit zou eventueel ook in de omgekeerde richting kunnen werken: "Opgelet, door voor deze vervoerswijze te kiezen, zal u waarschijnlijk met deze problemen/moeilijkheden te maken krijgen. Het is daarom misschien een goed idee om een andere vervoerswijze te kiezen voor dit traject."

Vrijwel alle deelnemers haalden de brede dekking van het huidige aanbod aan als sterkte. Dit moet dan ook ondersteund en nog verder uitgebreid worden. Als zwakke punten worden vooral de onderlinge communicatie en een gebrek aan afspraken vernoemd. Hier is er voor BM een centrale rol weggelegd. Intermodaliteit zou vooral de grote mobiliteitstrends in het Gewest verder kunnen ondersteunen: modal shift, 4^{de} pijler van het openbaar vervoer (en infrastructuur voor het veilig vastmaken van fietsen en steps), en het verlagen van het aandeel individuele wagens in het verkeer. Mobility Hubs zouden doorheen de jaren en naargelang het verdere verloop van die trends/evoluties nog meer uitgebreid kunnen worden. Dit zou ook op geregelde tijdstippen geanalyseerd moeten worden.

Vraag 2: Wat zijn de doelgroepen van Mobility Hubs?

Vrijwel alle deelnemers gaven hetzelfde antwoord; iedereen. Dit betekent dat Mobility Hubs zo toegankelijk mogelijk moeten zijn voor elke doelgroep. Maar we doen er ook goed aan te aanvaarden dat er verschillende doelgroepen bestaan, en dat we hierop moeten inspelen. Daarbij moeten we vooral focussen op gebruikers met de meeste noden (minderheden, mindervalide personen, ouders met jonge kinderen, mensen die de taal niet spreken, mensen in armoede of die moeilijkheden hebben om digitale betaalbewijzen aan te kopen, enz.). Misschien is het mogelijk om de opbrengsten van de kilometerheffing op personenwagens te gebruiken om (een deel) van de kosten van het intermodaal gedeeld vervoer te dekken.

Er kan ook onderzoek gedaan worden om te identificeren wie het doelpubliek is en op welk moment zij dat precies zijn (zie interne presentatie "Leuven: multidisciplinair gebruik parkeerstrook"). Ook daar liggen kansen om de mobiliteitsgewoontes van mensen te veranderen.

Mobility Hubs moeten ook beschouwd worden als ontmoetingsplaatsen voor alle soorten (doel)groepen. Dit moet zichtbaar zijn in de aanwezige infrastructuur, maar ook in de gehanteerde taal. Als de plaats en haar voorzieningen leesbaar zijn, is het vrijwel niet nodig om taal te gebruiken (inclusief).

De meeste deelnemers komen tot dezelfde conclusie: iedere gebruiker moet toegang krijgen tot de hubs. Toch zijn er nog enkele belangrijke punten die voer geven voor discussie... Hoe communiceren we

bijvoorbeeld zo laagdrempelig mogelijk over het mogelijke aanbod (taal, digitale app, vormgeving enz.)? Mobility Hubs kunnen pendelaars van binnen en buiten het gewest ertoe aanzetten om meer te kiezen voor duurzamere vervoersmodi. Specifieke doelgroepen, zoals Brusselaars met een (niet-gedeelde) personenwagen, kunnen eventueel verder aangemoedigd worden met rechtstreekse en onrechtstreekse financiële initiatieven. Er wordt ook opgemerkt dat de verschillende hubs (en hun ligging) hun eigen sub-doelgroep en vraag creëren..

Vraag 3: Op welke noden zou (de infrastructuur van) een Mobility Hub een antwoord moeten bieden?

De grootste behoefte is een goede applicatie die kan dienen als digitale ruggengraat van een netwerk van mobility hubs. Ze kunnen gebruikers helpen (met een routeplanner, bijvoorbeeld), maar ook het aantal verkooppunten voor vervoersbewijzen aanzienlijk terugschroeven. Alle verkooppunten zouden via de MaaS-structuur ook alle vervoersbewijzen moeten kunnen verkopen (de gebruikers mogen dus niet doorverwezen worden naar de website/verkoopdiensten van operatoren). Het is ook belangrijk om te zorgen voor voorzieningen die werken zonder abonnement. Zo moeten fietsen en steps veilig vastgemaakt kunnen worden zodat zij op een later tijdstip opnieuw opgehaald kunnen worden.

Goede verlichting, aanduiding van reistijden en/of realtime aankomsttijden (waar nodig), en een (digitale) kaart of routeplanner kan de toegankelijkheid nog verbeteren. Er zou gefocust kunnen worden op fietsen en steps. Samen met verplaatsingen te voet worden die het vaakst gebruikt bij de overstap naar intermodale gedeelde mobiliteit.

De gebruikers moeten zich in de mobility hub ook veilig voelen: zowel wat betreft de voorzieningen (open, verlicht, etc.), als wat betreft sociale controle door menselijke aanwezigheid (al moet wel worden nagegaan wat een dergelijke controle zou kosten). Het voorzien van andere deeldiensten kan echter ook leiden tot meer sociale controle. Fietspunten, infopunten (die de verschillende vervoerswijzen makkelijk met elkaar kunnen delen), en andere kunnen hier ook toe bijdragen. In het algemeen moeten alle haltes (niet alleen Mobility Hubs) ernaar streven een aangename omgeving te zijn voor degenen die wachten op hun bus of tram. En dat houdt meer in dan enkel een afdakje tegen de regen.

Ook hier wordt aangedrongen op een aanbod dat aangepast is aan de locatie; op sommige plekken zullen bijvoorbeeld openbare toiletten niet lukken (omwille van plaatsgebrek). Anderzijds zijn deze misschien ook overbodig in de nabijheid van cafés, restaurants en andere publieke voorzieningen. Een ander vraag die we ons zeker moeten stellen, wanneer we nadenken over de voorzieningen, is de volgende; welke doelgroep hebben we voor ogen? Plaatselijke bewoners, pendelaars, (dagjes)toeristen, ...?

Er wordt ook gezegd dat er wel degelijk te véél voorzieningen kunnen zijn in een mobility hub en dat dit het imago van het netwerk kan schaden. Het belangrijkste is dat er vooral op mobiliteit gefocust wordt. Eventuele bijkomende diensten moeten geanalyseerd worden, en er moet nagegaan worden of er wel degelijk een verband is met de beschikbare transportmodi (de kostprijs, publieke ruimte die ingenomen wordt, ... zijn elementen die natuurlijk ook een rol spelen).

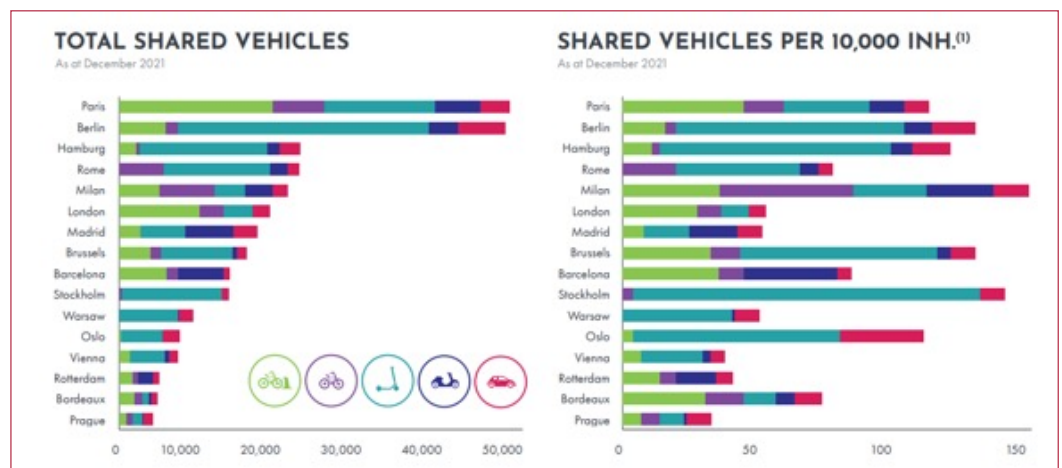
We moeten vooral "out of the box" denken om te komen tot goede oplossingen. Volgens de deelnemers moet er op zijn minst een verband zijn tussen de aangeboden infrastructuur en de mobiliteit. Sociale aanwezigheid en controle worden aangehaald als elementen die onderzocht moeten worden om de perceptie, toegankelijkheid en veiligheid van een hub te verbeteren. Toch geven de deelnemers ook aan dat een specifieke hub zich ook moet kunnen aanpassen aan de lokale situatie (binnen de mate van het mogelijke). Dit is iets dat meer zal spelen in de rand, dan in het centrum van de stad.

Deze eerste ontmoeting tussen de verschillende betrokken partijen over Mobility Hubs vond nog online plaats. Toch kijken de sprekers en deelnemers al uit naar een volgende editie, die mogelijk fysiek zal doorgaan. Net als de vergaderingen van de GMC, was dit webinar een belangrijke stap in de goede richting. De verschillende belanghebbenden op het vlak van Brusselse mobiliteit hebben elkaar en elkaars visie beter leren kennen, en er werd een vruchtbare bodem voor debat gecreëerd.

> Jessica Gilsoul, attaché – Organiserende Overheid van de Mobiliteit – Brussel Mobiliteit en Martin Lefrancq, new mobility policy advisor – toezicht en dienst mobiliteit – Directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit – dienst planificatie – Brussel Mobiliteit.

VIANOVA: EEN DIGITALE TOOL VERZAMELT DATA OVER GEDEELDE (MICRO)MOBILITEIT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De laatste jaren is in een aantal Europese steden de gedeelde micromobiliteit sterk gegroeid. De privésector investeert steeds meer in deelvoertuigen in vrije vloot (free-floating) en biedt de mensen verschillende vervoersmiddelen aan - steps, fietsen, bromfietsen en auto's -, de meeste met elektrische aandrijving. Niet alleen zijn de bedrijfsmodellen voor elk bedrijf nu beter geworden, ook de toenemende partnerschappen tussen particuliere actoren en de overheid hebben ervoor gezorgd dat 2021 het jaar is waarin gedeelde micromobiliteit in Europa de grootste expansie heeft gekend. Zo bedroeg de totale vloot in de 16 Europese landen van de afbeelding 1 aan het eind van het jaar 290.000 deelvoertuigen (alle vervoerswijzen samen)¹.



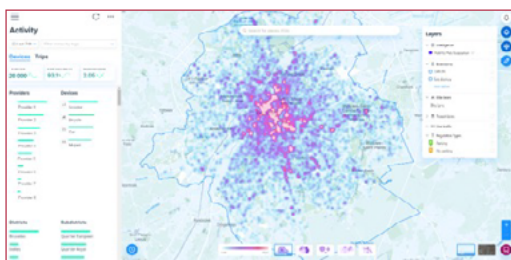
> Afbeelding 1. European Shared Mobility Index, Fluctuo, p.3

Ook al zijn de voordelen van deze diensten voor de burger de doorslaggevende factor voor de groei van de gedeelde micromobiliteit in de steden, toch mag niet worden voorbijgegaan aan het feit dat deze voertuigen onze steden en onze wegen (huurvoertuigen) en trottoirs (geparkeerde voertuigen) nogal zwaar kunnen belasten. Het is dus geleidelijk aan belangrijk geworden controle te hebben over deze deelvoertuigen. Zowel hun gebruik -dankzij de berekening van prestatie-indicatoren- als het respect voor de openbare ruimte -dankzij de invoering van gereguleerde zones- moeten gemonitord kunnen worden². Gezien hun digitale dimensie hebben de lokale besturen de nodige tools nodig om deze nieuwe mobiliteitsvormen te beheren en te bewaken. Brussel Mobiliteit werkt daarvoor sinds december 2021 samen met de digitale partner Vianova³.

VIANOVA ALS TOOL VOOR DE BEREKENING VAN INDICATOREN

Wil een mobiliteitsoperator in Brussel deelvoertuigen kunnen inzetten, dan moet hij van het Gewest een vergunning krijgen en verschillende voorwaarden naleven die verband houden met de karakteristieken van de ingezette voertuigen (bv.: veilig zijn; groene energie gebruiken), maar ook met de gebruiksprestaties (bv.: naleving van de minimale of maximale omvang van de vloot; voldoende omlooptijd). Om na te gaan in welke mate een beroep wordt gedaan op de verschillende vloten, verzamelt de Vianova-tool gegevens van exploitanten en aggregereert deze tot prestatie-indicatoren die rechtstreeks kunnen worden opgevraagd via de Cityscope-interface (afbeelding 2).

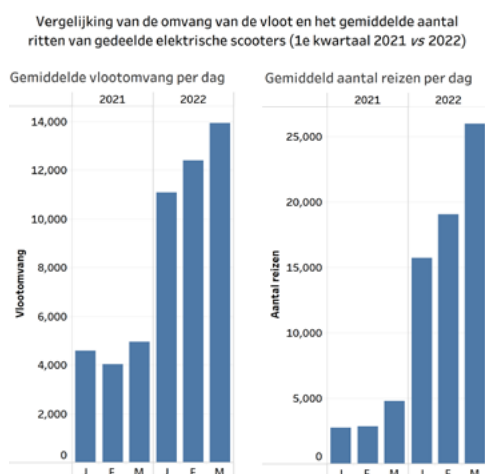
1. European Shared Mobility Index (2021), Fluctuo, Annual Review
 2. In de literatuur spreekt men ook van het Engelse geofencing
 3. Startup Vianova, moly intelligence platform (www.vianova.io)



> Afbeelding 2. Overzicht van de Cityscope-interface en de automatisch berekende vlootgerelateerde indicatoren («Devices») [Dummy-indicatoren; aangepaste afbeelding].

Deze prestatie-indicatoren worden per uur verzameld en omvatten de gemiddelde vlootomvang, het voertuigverloop, het gemiddelde aantal ritten over 24 uur met vertrek (of aankomst) in een geselecteerd gebied, de afstand en de gemiddelde reisduur. Men kan deze indicatoren uit de volledige Brusselse vloot halen of ze met verschillende filters berekenen. Het is dus mogelijk indicatoren te verkrijgen per type voertuig (fiets, step, bromfiets, auto), per exploitant, per zone (b.v. wijk, gemeente), per dag van de week, of per tijdstip van de dag. Deze indicatoren kunnen ook opgevraagd worden voor een bepaalde geselecteerde periode (bv. de laatste 24 uur of een heel jaar).

Naast de automatische berekening via de interface, heeft Vianova ook een exportfunctie waarmee de gegevens kunnen worden opgehaald om de indicatoren handmatig te berekenen. De geëxporteerde gegevens worden geaggregeerd per uur, dag of week. Als voorbeeld hebben we in afbeelding 3 de gemiddelde vlootomvang en het aantal ritten per dag van elektrische deelsteps in Brussel weergegeven tijdens de eerste kwartalen van 2021 en 2022.



> Afbeelding 3: Indicatoren berekend op basis van gegevens die uit de Cityscope-interface zijn gehaald.

VIANOVA OM HET TERREIN TE MONITOREN

Naast de berekening van prestatie-indicatoren geeft de Vianova-tool Brussel Mobiliteit ook de mogelijkheid virtueel greep te krijgen op de 'vrije' deelvoertuigen.

Om in Brussel parkeercontroles te kunnen uitvoeren, moest Brussel Mobiliteit vroeger telkens iemand ter plaatse sturen die systematisch slecht geparkeerde voertuigen natrok. Dankzij de Vianova-tool zien de mensen van Brussel Mobiliteit nu automatisch en in real time waar er slecht geparkeerde voertuigen staan en kunnen zij de betrokken exploitant ook een bericht sturen met de vraag om de in overtreding zijnde voertuigen te verplaatsen. In de afbeeldingen 4 tot en met 7 stellen de rode stippen slecht geparkeerde voertuigen voor.

Naast het parkeerverbod kunnen op de Cityscope-interface ook andere soorten voorschriften worden aangemaakt: minimale of maximale vlootomvang, verkeersverbod, snelheidsbeperkingen, aanbevolen of verplichte parkeerzones, maximale parkeerruimte voor voertuigen. Wanneer een specifieke maatregel wordt getroffen, kan de betrokken zone rechtstreeks op de kaart worden gemarkeerd of worden geïmporteerd uit een shapefile of een GeoJSON-object. Het is ook mogelijk de betrokken voertuigtypes te specificeren als niet alle vormen van micromobiliteit aan beperkingen worden onderworpen, maar ook bij een tijdelijke (bv. festivaldag) en niet permanente maatregel, de periode en de uren van de dag.

TOT SLOT

Vianova integreert en bundelt gegevens van exploitanten van gedeelde micromobiliteit. Zo kan het platform in de toekomst verschillend aangeleverde gegevens bundelen (deelauto's, taxi's, cyclologistiek, en zelfs futuristische dingen zoals zelfrijdende voertuigen, drones of zelfstandige robots), maar ook de parkeergelegenheid op straat dynamisch beheren (curb management)⁴. Een dergelijk mobility intelligence-platform moet dus zorgen dat digitale gegevens op steeds grotere schaal kunnen worden ingepast, in overeenstemming met de doelstelling om van een stad als Brussel een Smart City te maken.

Meer info:

Jessica Gilsoul
jgilsoul@sprb.brussels

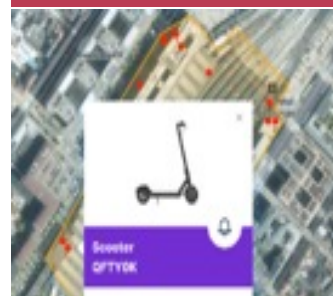
Martin Lefrancq
mlefrancq@sprb.brussels



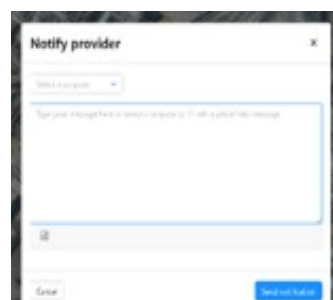
> Afbeelding 4. Kaartweergave.



> Afbeelding 5. Satellietweergave.



> Afbeelding 6. Hier zien we welk voertuig slecht geparkeerd staat.



> Afbeelding 7. Bericht aan de operator.

4. trottoirrandbeheer

> Majdouline Benachem, attaché – organiserende overheid van de mobiliteit – Brussel Mobiliteit

EEN EUROCITIES-CONFERENTIE IN BRUSSEL

Op donderdag 31 maart en vrijdag 1 april 2022 vond in onze Europese hoofdstad een Eurocities-conferentie plaats. De deelnemers konden er kennismaken met de verschillende projecten voor de Brusselse stadsrand die momenteel op de tekeningtafel liggen. Dat gebeurde aan de hand van presentaties, terreinbezoeken en workshops.



> Kruising Hermann-Debroux en Vorst – Richting Zoniënwoud

ACHTERGROND

Eurocities is een Europees netwerk dat 130 miljoen mensen vertegenwoordigt, uit 200 steden en 38 verschillende landen. Deze organisatie wil ervoor zorgen dat steden elkaar inspireren, vooral op sociaal-economisch, technologisch en ecologisch vlak. Er worden daarvoor doelstellingen geformuleerd, nl.:

1. Participatie van de burgers in de totstandbrenging van een inclusieve samenleving: de steden van het Eurocities-netwerk verbinden er zich toe stedelijke armoede en sociale uitsluiting te bestrijden, toegang tot betaalbare huisvesting te waarborgen, de integratie van vluchtelingen, migranten, etnische minderheden en mensen met een andere achtergrond, kwalitatief en inclusief onderwijs te geven, voor iedereen toegankelijke openbare diensten van hoge kwaliteit te verlenen en de totstandbrenging van lokale en inclusieve arbeidsmarkten te stimuleren.
2. Ontwikkeling van burgers in een bloeiende lokale economie: de organisatie wil daarom kwalitatieve jobcreatie stimuleren, ontwrichtende bedrijfsmodellen en economische trends in goede banen leiden, de aantrekkelijkheid van steden voor mensen, bedrijven en investeerders bevorderen, de mismatch tussen lokale vaardigheden en toekomstige behoeften aanpakken, de overgang naar de circulaire economie ondersteunen en de duurzame mobiliteit in steden versterken.
3. Zich verplaatsen en leven in een gezonde omgeving: het Europees netwerk wil dat elke stad schoon en toegankelijk water levert aan haar burgers, propere lucht geniet, geluidsoverlast vermindert, het afval inzamelt, recycleert en vermindert, veilige, op elkaar aangesloten en duurzame stedelijke mobiliteit bevordert, de overgang naar propere brandstoffen en voertuigen ondersteunt en stedelijke voedselsystemen ondersteunt
4. Creëren van levendige en open openbare ruimten: elke stad in het netwerk wordt daarom



> Nieuw fietspad bij het buitenrijden van de E40 Reyers

verzoekt het cultuurbeleid en de culturele ruimten voor inclusieve stadsontwikkeling te verbeteren, cultuur te promoten als middel voor sociale duurzaamheid, open en inspirerende openbare ruimten voor en met mensen te regenereren en te ontwerpen, groene ruimten en biodiversiteit in de ruimtelijke ordening te versterken, en de veiligheid in openbare ruimten te vergroten

5. Aanpakken van algemene uitdagingen door de verschillende regeringen: zoals het bestrijden van de opwarming van de aarde en van ongelijkheid, het doorvoeren van een energietransitie en het bevorderen van digitalisering.
6. Eigen lokale overheden die voorbereid zijn op de toekomst: Eurocities bevordert innovatieve lokale overheden en besturen, ondersteunt de financiële levensvatbaarheid van steden, stuurt het gebruik van technologie om openbare diensten te hervormen, versterkt de inspraak van het publiek in de besluitvorming, verkent strategische partnerschappen en co-creatie van openbare diensten, bevordert de gendergelijkheid, bestrijdt alle vormen van discriminatie en plant de steden van morgen.

In dit kader organiseert de Europese organisatie ieder jaar een conferentie en daarnaast op gezette tijdstippen ook nog andere bijeenkomsten over specifieke onderwerpen. Het was dan ook ter gelegenheid van een conferentie over het richtplan van aanleg Herrmann-Debroux dat verschillende Europese actoren uit de wereld van de mobiliteit samenkwamen.

CONFERENTIE

De conferentie vond plaats op donderdag 31 maart en vrijdag 1 april 2022 en werd bijgewoond door ongeveer 40 personen uit onder meer Duitsland, Nederland, Tsjechië, Frankrijk, Litouwen en Noorwegen.

Brussel Mobiliteit heeft op de eerste dag het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020 - 2030 - Good

Move voorgesteld. De deelnemers kregen zo de visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te horen. Die streeft naar een groenere, socialere, aangenaamere, gezondere, efficiëntere en veiligere stad voor iedereen. Ook de doelstelling om het modale aandeel van de auto terug te brengen van 33% tot 24% werd toegelicht, evenals de zes transversale aandachtspunten van het gewestelijk mobiliteitsplan, nl. *Good Neighbourhood, Good Network, Good Service, Good Choice, Good Partner en Good Knowledge*.

Ten slotte werden de deelnemers ondergedompeld in de verschillende strategische zones die momenteel ter studie liggen en meer in het bijzonder in vier grote toegangen tot de stad, nl:

- A12 Parkway, waarvan het de bedoeling is deze om te vormen tot een stadsboulevard met een herschikte omgeving (herinrichting van omliggende straten, een nieuwe verbinding met de nieuwe P+R en aanleg van een voetgangers- en fietspad).
- E40 Keizer Karel, hier komt een betere infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De werkzaamheden zullen naar verwachting in 2025 kunnen opgestart worden.
- E40 Reyers, is al aangepast en heeft een nieuw fietspad en nieuwe kruispunten gekregen. De werkzaamheden lopen door na 2023.

In het gewestelijk mobiliteitsplan wordt gepreciseerd dat de grote toegangswegen naar Brussel en de ring momenteel een structurerende rol spelen voor de bereikbaarheid van het Gewest met de auto, zowel voor het verkeer komende uit andere gewesten als voor het interne verkeer. Doel is de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging voor de omwonenden, de gevolgen van de afsluiting van de doorkruiste gebieden, de verzadiging tijdens de spitsuren, de gevolgen voor het functioneren van de weg en de veiligheid van de gebruikers te beperken.

Het is de bedoeling de grote toegangswegen¹ tot de stad (via de autosnelwegen A12, E40, E411, E40-Keizer Karel, ...) om te vormen tot verkeersaders waar plaats is voor verschillende vervoersmodi. Op kortere termijn worden deze wegen ook voor andere doeleinden gebruikt. Zo komen er speciale rijstroken voor het openbaar vervoer of carpooling. De eigen auto krijgt dus geleidelijk aan minder plaats, zonder dat daarvoor grote heraanlegprojecten nodig zijn die pas op langere termijn kunnen worden uitgevoerd.

- E411 RPA Herrmann-Debroux, waarvan het viaduct in de komende 10 jaar moet worden afgebroken, teneinde de omgeving op elkaar af te stemmen, de wijk samenhang te geven en het effect van een "snelweg in de stad" te verminderen.

1. Zie GPDO p. 152



> RPA Herrmann-Debroux

© perspective.brussels/ORG

Daarna gaf Didier Gosuin, voormalig Brussels minister van Economie, Werk, Opleiding, Gezondheid, Begroting en Ambtenarenzaken, een uiteenzetting over de situatie rond Herrmann-Debroux. Hij legde uit hoe de bouw van dit viaduct in de jaren zeventig tot stand is gekomen, hoe de burgers zich tegen deze infrastructuur hebben verzet en wat de volgende stappen zijn van de herinrichting van het gebied.

Perspective.brussels ging vervolgens dieper in op het [Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling](#) en gaf een gedetailleerd historisch overzicht van het [richtplan van aanleg](#) voor het project in Herrmann-Debroux. Meer informatie vindt u op de [website van Perspective](#).

Daarna gaf professor Gery Leloutre (ULB) uitleg over de historische en hedendaagse context van de Brusselse verkeersinfrastructuur en toonde hij drie toegangswegen tot de stad (A12, E40, E411) tijdens een terreinbezoek. Wist je dat de E411 oorspronkelijk dwars door Brussel zou lopen? Gezien het centrale karakter van de hoofdstad van Europa, leek het logisch dat deze vanuit het centrum Parijs en Berlijn met elkaar zou verbinden. Maar gelukkig voor de Brusselaars werd het project afgeblazen.

Tenslotte werd een kort bezoek gebracht aan de kazerne van Etterbeek, waar nog steeds See U is gevestigd, de grootste tijdelijke bezetting van België die door Édouard Meier werd gecreëerd. De deelnemers konden de verse groenten- en fruitmarkt en het luchtige interieur van de kazerne bekijken.

De tweede dag startte met een uitstapje. De deelnemers kregen de kans de omgeving van het metrostation Herrmann-Debroux te ontdekken, en gingen daarbij langs de ADEPS, de Drie Fontein, Demey, Beaulieu en de driehoek die in het richtplan van aanleg aangegeven staat. Daarna gaf de Zweedse stad Göteborg een presentatie en werd in kleine groepjes een workshop gegeven over de operationalisering van de projectvisie in Herrmann-Debroux. Enerzijds waren er vragen

over de herinrichting van de stadstoegangen, en meer specifiek over de lessen die uit de casestudie Herrmann-Debroux moesten getrokken worden of wat in vraag moest gesteld worden. Denk bijvoorbeeld aan de handelszones die met de auto bereikbaar moeten zijn, de P+R en mobiliteitshubs en de samenwerking tussen de gewesten. Aan de andere kant konden een aantal deelnemers nadenken over de operationalisering van de acties, waarbij zij zich afvroegen hoe een strategisch en regelgevend kader om te zetten in een operationeel kader.

EEN NEERWAARTSE TREND...

De deelnemers wisselden van gedachten over de ontwikkeling van de ringwegen en de grote autosnelwegen in hun respectieve steden. De algemene tendens was dat er minder wegen werden aangelegd, terwijl het aantal groene ruimten toenam.

BEHALVE IN PRAAG

Vertegenwoordigers van Praag, de hoofdstad van Tsjechië, waren verbaasd dat zij de enigen waren die hun snelwegeninfrastructuur hadden uitgebreid. Het is waar dat de stad onlangs haar ringweg heeft voltooid en dus niet de trend volgt van andere Europese steden, zoals Brussel.

EN WAT NU?

Als u geïnteresseerd bent in de toekomst van de toegangswegen tot de stad, moet u weten dat er tussen nu en 2030 verschillende plannen zijn, bijvoorbeeld aan de E40, de E411 en de A12. Bedoeling is om van Brussel een aangename stad te maken om te leven, zelfs langs een grote invalsweg. Binnenkort volgt er een nieuwe Eurocities-conferentie in Vilnius op 30 en 31 mei 2022. Perspective.brussels houdt dan een presentatie, meteen een goede manier om contact te houden met onze Europese partners!

> Roger Pongi Nyuba, Expert - "Evaluatie van het overheidsbeleid" - Cel Evaluatie van het overheidsbeleid – BISA Perspective.Brussels

WAT ZIJN DE UITDAGINGEN OP HET VLAK VAN TELEWERK VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST?

Door de coronacrisis werken veel meer mensen nu van thuis. Het BISA van perspective.brussels, in samenwerking met de ULB, wilde een antwoord geven op de volgende vragen: hoe zit het in de praktijk met thuiswerken in het Brussels Gewest? In welke mate kan thuiswerken "geactiveerd" worden in het Brussels Gewest? En wat zijn de gevolgen van de toename van thuiswerken?

Vóór de coronacrisis was er maar weinig informatie beschikbaar over thuiswerken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een van de eerste zaken die wij met deze studie dan ook wilden nagaan, was wat het potentieel is van thuiswerken in de openbare en de particuliere sector na de coronacrisis. Al naar gelang **het beroep** en **de sector** wordt er meer of minder van thuis gewerkt. Deze twee elementen werden samengebracht om de beroepen te identificeren waar thuiswerken mogelijk is ("thuiswerkbaar" beroepen). Vervolgens moeten we dan per sector inschatten wat het aandeel is van werknemers dat zou kunnen telewerken.

Het onderzoek toont aan dat telewerk "geactiveerd" zou kunnen worden voor net niet de helft (45%) van de werknemers die in het Brussels Gewest werken. Dit aandeel is voor Brussel hoger dan het nationale gemiddelde (30%), omdat er zich in het Gewest veel administratieve zetels van privé of openbare organisaties bevinden. Er zijn dus veel kantoorjobs die telewerken toelaten. De mogelijkheden op het vlak van telewerken zijn de volgende:

- zeer frequent voor "financiële activiteiten en verzekeringen" (83%), voor "wetenschappelijke, gespecialiseerde en technische activiteiten" (87%) en voor "informatie en communicatie" (72%);
- eerder beperkt in het openbaar bestuur (56%);
- zeer beperkt in het onderwijs (18%), de gezondheidszorg en sociaal werk (24%).

Alhoewel thuiswerken mogelijk is voor bijna 1 op 2 werknemers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is dit op zich geen doel waar we naar moeten streven. Deze inschatting is het maximale plafond voor de ontwikkeling van thuiswerken in het postcovidtijdperk. Niet alle werknemers in het Brussels Gewest die kunnen telewerken, doen dat vandaag ook effectief. Of mensen effectief thuiswerken hangt af van factoren zoals de mogelijkheid die werkgevers aan hun personeel bieden om van thuis te werken (investerings in IT-materiaal, grootte van het bedrijf, enz.) en de vraag van de werknemers zelf om van

thuis te werken (als we uitgaan van thuiswerken op vrijwillige basis). Bovendien wordt er ook niet de hele week van thuis gewerkt; vaak is dit 1, 2 of 3 dagen.

De link tussen telewerken en mobiliteit is cruciaal. Telewerken wordt beschouwd als een manier om het aantal verplaatsingen te verminderen en zo de mobiliteit te verbeteren. Deze vermindering heeft echter alleen betrekking op het **woon-werkverkeer**, dat toch het meeste problemen geeft op het vlak van files, omdat deze verplaatsingen vaak op hetzelfde moment en op dezelfde plaats gebeuren. Het Federaal Planbureau¹ heeft de potentiële vermindering van het aantal woon-werkverplaatsingen dan ook geraamd op ongeveer 6% voor België in zijn geheel tegen 2040. Voor werknemers die werken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat het om -12%, en voor mensen die van buiten Brussel naar de hoofdstad pendelen zelfs om -23%.

Wat het **vervoermiddel** betreft, zou de daling van het aantal woon-werkverplaatsingen groter zijn bij werknemers die gebruik maken van het openbaar vervoer. Dit omwille van het profiel van de functies die thuiswerken mogelijk maken (kantoorbanen met stabiele werktijden, in voornamelijk grote openbare of particuliere administratieve structuren), en omdat werknemers vaker van thuis werken naarmate zij verder van hun werkplek wonen. De daling zou dus beter merkbaar zijn bij gebruikers van het openbaar vervoer (met name de trein om naar Brussel te pendelen) dan bij automobilisten, zodat het effect van thuiswerken op de daling van het wegverkeer gerelativeerd moet worden.

De daling van het woon-werkverkeer zal naar verwachting kleiner zijn voor werknemers die in het Brussels Gewest wonen en werken. Dit omdat het jobprofiel telewerken minder makkelijk toelaat (meer arbeiders en zelfstandigen, meer jobs in kleinere structuren), omdat de woonomstandigheden minder vaak geschikt zijn voor telewerken (kleine flats, gedeeld wonen, enz.), maar ook omdat de afstanden die afgelegd moeten worden, veel kleiner zijn. Het algemene volume van het woon-werkverkeer zou daarom dus min of meer stabiel blijven.



1. Federaal Planbureau. (2020 b). Telewerk en transportvraag; een evaluatie in het PLANET-MODEL, working paper 6-20 https://www.plan.be/uploaded/documents/202011191356220_WP_2006_12245.pdf



> Momenten dat mensen gebruik maken van de MIVB, voor alle mogelijke redenen (Bron: MIVB, 2014)

Een daling van het aantal woon-werkverplaatsingen zou niet automatisch leiden tot een daling van het totale aantal verplaatsingen. **Andere verplaatsingen** zouden overdag en 's avonds toenemen, omdat mensen tijd winnen, en omdat thuiswerkers hun mobiliteit anders gaan organiseren. Werknemers verplaatsen zich overdag immers ook **voor redenen die niets te maken hebben met hun werk**: om de kinderen op school af te zetten of op te pikken, om boodschappen te doen, voor hobby's, enz. De thuiswerker kan zijn/haar tijd op een flexibeler manier indelen, en hij/zij heeft bovendien toegang tot andere activiteiten dichtbij de woonplaats. Dit kan ertoe leiden dat andere verplaatsingen toenemen. Indien er genoeg van dit type verplaatsingen zijn, kan dit zelfs een "rebound effect" veroorzaken dat de daling van het aantal woon-werkverplaatsingen tenietdoet. Dit "rebound effect" zou dan worden gekenmerkt door een even hoog gebruik van de auto, ten nadele van het openbaar vervoer en zachte mobiliteitsvormen, vooral wanneer men op een plaats woont waar er weinig openbaar vervoer is, of die ver ligt van de plek waar de activiteit plaatsvindt. Deze modal shift naar de auto kan zich ook voordoen bij thuiswerkers die in het Brussels Gewest wonen, en die een zekere flexibiliteit willen behouden door zich buiten de spitsuren in het verkeer te begeven.

Een eventuele geografische herschikking van bepaalde economische activiteiten (kleine handelszaken, horeca, enz.) zou de verplaatsingen van Brusselse werknemers in het Gewest echter kunnen veranderen. Enerzijds zouden we een daling zien van het aantal verplaatsingen naar kantoorwijken omdat meer mensen van thuis werken, en anderzijds een stijging van het aantal verplaatsingen naar gebieden waar de nieuwe activiteiten doorgaan.

De resultaten van de studie hebben een fenomeen aan het licht gebracht waar tot dusver weinig over geweten was, maar dat belangrijker kan worden naarmate meer mensen in het Brussels Gewest zouden telewerken. Het gaat hier om werknemers die allemaal op dezelfde dag naar het werk gaan,

op zogenaamde "**piekdagen**". Dit heeft te maken met het feit dat mensen vaak allemaal op dezelfde dagen thuiswerken (op woensdag en vrijdag, bijvoorbeeld), terwijl zij vaker fysiek aanwezig zijn op de andere dagen. Het gevolg hiervan zou zijn dat de drukte in het openbaar vervoer en op de weg tijdens de piekuren hoog blijft (figuur 1), hetgeen de voordelen van het verminderde woon-werkverkeer op de "daldagen" teniet zou doen. De openbaarvervoersmaatschappijen (MIVB, NMBS, TEC, de Lijn) zouden de maximale vervoerscapaciteit moeten behouden om deze piekdagen op te vangen, ook al wordt er op de daldagen minder gebruik van gemaakt.

De openbaarvervoersmaatschappijen zouden ook hun dienstregelingen moeten aanpassen om het hoofd te kunnen bieden aan de toename van het aantal verplaatsingen buiten de spitsuren. Daarnaast zouden zij ook te maken krijgen met een verminderde vraag naar jaarabonnementen ten gunste van flexibeler formules die beter aansluiten bij de agenda van personen die slechts 2 of 3 dagen per week naar het werk gaan. De daling van het aantal abonnementen doet de vraag rijzen over de financiering van het openbaar vervoer. Minder financiële middelen kunnen immers de investeringen beïnvloeden die nodig zijn om de configuratie van het mobiliteitslandschap en het aanbod in het Gewest te wijzigen en aan te passen aan de nieuwe structurele uitdagingen.

Als conclusie kunnen we stellen dat een vermindering van de woon-werkverplaatsingen omdat mensen meer thuiswerken, gunstig zou zijn voor de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op voorwaarde dat de effecten van de modal shift naar de privé-auto en de concentratie van het aantal verplaatsingen op bepaalde piekdagen en piekuren, beperkt blijven.

Deze conclusie doet geen afbreuk aan andere aspecten die geanalyseerd worden. Immers, de toename van het telewerk zou ook gevolgen kunnen hebben voor andere stedelijke fenomenen, zoals de bezettingsgraad van kantoren, of het aantal klanten in winkels en horecagelegenheden in zones met veel kantoren. Perspective.brussels voert bredere analyses uit over deze punten.

Om het effect van telewerken op de mobiliteit in het Brussels Gewest nog meer in detail te bekijken, en om de evolutie in de tijd te volgen, is het niet alleen essentieel om te weten in welke mate mensen effectief telewerken, maar ook hoe vaak zij dit doen, en voor welke taken. De verkennende methode voorgesteld door het BISA in het gepubliceerde studierapport, geeft een eerste inschatting van deze verschillende factoren. Om een beter zicht op deze kwestie te krijgen en de ontwikkeling in de tijd te volgen, moeten de statistische gegevens over telewerken echter worden gesystematiseerd.

> Meer informatie:

Het onderzoeksrapport "Analyse en impact van telewerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" werd uitgevoerd door een interdisciplinair onderzoeksteam van de Vrije Universiteit Brussel (IGEAT, DULBEA en EBxl), en werd gecoördineerd door het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse van perspective.brussels op vraag van Minister Gatz, bevoegd voor Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid, Statistiek, en het imago van Brussel. Dit rapport is beschikbaar op de [website](#) van het BISA, onder « Publicaties ».

VROUWEN EN VERVOER

STUDIE VOOR DE FEMM-COMMISSIE

In het kader van de werkzaamheden van de FEMM-commissie¹, heeft de beleidsondersteunende afdeling Rechten van de burger en Constitutionele Zaken van het Europees Parlement een studie besteld over vrouwen en vervoer.



De studie kijkt meer in detail naar gendergerelateerde kwesties op het vlak van mobiliteit in Europa, en naar de aanwezigheid van vrouwen in de besluitvorming en in de professionele omgeving van de vervoersector. Het doel is om een overzicht te geven van de beschikbare gegevens en documentatie over dit onderwerp, zodat er kan worden ingegaan op de specifieke behoeften van vrouwen als gebruikers van het vervoer en als werknemers in de sector.

De auteurs laten ons eerst en vooral weten dat er op Europees niveau weinig gegevens beschikbaar zijn over genderspecifieke mobiliteitspraktijken, zodat het voor hen niet mogelijk was om per land een overzicht te geven. Uit de analyse van de gegevens van het gehele Europese grondgebied blijkt evenwel dat de mobiliteitsgewoontes verschillen in functie van het geslacht.

Wat betreft de vervoerswijze waarvoor gekozen wordt, hebben vrouwen meer de neiging om te voet te gaan of gebruik te maken van het openbaar vervoer. Mannen geven vaker de voorkeur aan individueel vervoer (de auto, maar ook bromfietsen, fietsen, enz.). Mannen en vrouwen hebben ook

andere mobiliteitspatronen: vrouwen leggen complexere trajecten af dan mannen. Ze moeten onderweg vaker stoppen, of een omweg maken, en dit ondanks het feit dat vrouwen al de meeste gezinsverantwoordelijkheden dragen. Vrouwen zetten de kinderen vaker af op school, ze doen vaker de boodschappen, ze vergezellen gezinsleden vaker naar de dokter, enz. Vrouwen combineren dit meestal met hun werk of met andere persoonlijke activiteiten. Het gevolg is dat zij veel trajecten na elkaar afleggen, met veel oponthoud en omwegen. Mannen hebben meer de neiging zich te verplaatsen voor individuele activiteiten zoals werk en vrije tijd; hun verplaatsingen zijn dus regelmatig en lineair.

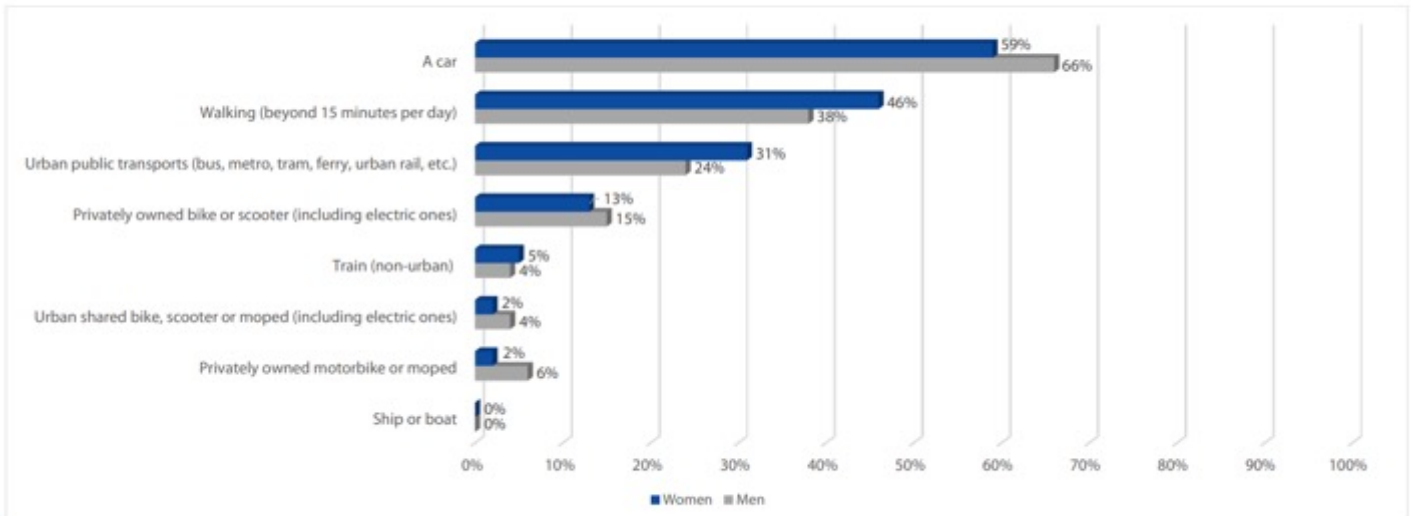
De onderzoekers hebben het concept «vervoersarmoede» ontwikkeld om aan te geven dat vervoer een factor kan zijn die armoede en uitsluiting versterkt (en dit vooral sinds de economische crisis van 2008-2013). Uit de analyse van de gegevens blijkt dat vrouwen die in armoede leven, zich in een situatie bevinden die dubbel ongunstig is. Zij zijn als vrouw verplicht om het openbaar vervoer te gebruiken, en daarnaast beschikken zij ook over beperkte financiële middelen.

Een kwestie die bijzondere aandacht krijgt als het gaat om mobiliteit en gender, is de kwestie van veiligheid. Het gaat daarbij niet alleen over veiligheid in het verkeer op zich, maar ook over veiligheid in het openbaar vervoer en bij het gebruik van de openbare ruimte. In nummer 59 van de «Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid» is een speciaal dossier aan dit onderwerp gewijd.

Los van het thema verkeersveiligheid, lopen vrouwen meer kans slachtoffer te worden van seksuele intimidatie wanneer zij het openbaar vervoer gebruiken. Bovendien blijkt dat de technologieën die voor vervoer ontwikkeld worden (uitrusting, ergonomisch ontwerp, enz.) eerder zijn afgestemd op een typische mannelijke fysionomie, en dus minder geschikt zijn voor de fysionomie van vrouwen.

Dit zijn dus kwesties waarmee rekening moet worden gehouden in het gehele besluitvormings- en implementatieproces op het vlak van vervoer en de inrichting van de openbare ruimte.

1. Europese Commissie vrouwenrechten en gendergelijkheid (<https://www.europarl.europa.eu/committees/nl/femm/>)



Source: Eurobarometer (2020a).

> Afbeelding 1: de vervoerswijze(n) die gebruikt worden (meerdere antwoorden zijn mogelijk) in functie van gender, op een typische dag

Een van de redenen waarom er op het vlak van mobiliteit te weinig rekening wordt gehouden met vrouwen, is omdat er te weinig vrouwelijke deskundigen en/of besluitvormers in de vervoerssector actief zijn. Uit het literatuuroverzicht van de studie blijkt dat er hier verschillende redenen voor zijn. In de eerste plaats wordt de vervoerssector maatschappelijk gezien als een mannensector. Het is een sector die niet erg aantrekkelijk is voor vrouwen en zij zullen deze sector dan ook niet overwegen als mogelijke carrière. Bovendien zijn zij bang gediscrimineerd te worden omdat er voornamelijk mannen werkzaam zijn. Genderstereotypen zijn in deze sector nog zeer wijdverbreid en dit heeft een aanzienlijke invloed op de carrièrekeuze van vrouwen.

Naar aanleiding van deze vaststellingen geven de onderzoekers mogelijke oplossingen en aanbevelingen.

Aangezien er weinig gegevens beschikbaar zijn over dit onderwerp, stellen de onderzoekers voor meer data te verzamelen over gendergerelateerde mobiliteitspraktijken in Europa en over de aanwezigheid van vrouwen in de sector.

Zij stellen voor dat er vooral gefocust wordt op de aantrekkelijkheid van de mobiliteitssector, om zo de aanwezigheid van vrouwen op alle niveaus van het besluitvormings- en implementatieproces te vergroten. Op die manier hopen zij dat kwesties van genderdiscriminatie zullen worden aangepakt. In hun aanbevelingen hebben zij het over positieve maatregelen en financieringsinstrumenten die in de verschillende Europese programma's moeten worden ingepast om het probleem aan te pakken.

> Meer info

- Lees de volledige studie in het Engels: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf)
- Voor meer informatie over gender en verkeersveiligheid, zie nummer 59 van de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid
- Voor meer informatie over mobiliteit in functie van de gezinsverantwoordelijkheid verwijzen wij naar het artikel over de mobiliteit van eenoudergezinnen in nummer 61 van de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid
- Deze twee nummers kunnen worden teruggevonden op de website van Brulocalis: <https://brulocalis.brussels/nl/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
SAILLEZ Laurence	Van Lintstraat 6	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsaillez@anderlecht.irisnet.be
STEVENART Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	gstevenart@audergem.irisnet.be
MOREAU Philippe	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Vanhuffel plein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
TULET Simon	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	stulet@sjtn.brussels
BLOCH Céline	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	cbloch@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
GABRIEL France	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
BRACKELAIRE Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
DENYS Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
EL AHMADI El Bachir	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

LAAT DIT NIET LIGGEN !

GRATIS

Hebt u de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid niet persoonlijk ontvangen?
Of zou een collega dit tijdschrift ook graag rechtstreeks ontvangen? Geen probleem!
Surf naar de website van Brulocalis <http://www.brulocalis.be/nl/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> en vul het online formulier in.

U zal toegevoegd worden aan de mailing list en voortaan elk nieuw nummer van het tijdschrift ontvangen.

